

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0018/WP18 Status: öffentlich AZ: Datum: 26.11.2020 Verfasser: Dez. III / FB 61/400															
Bericht über die Maßnahmen der zweiten anlassbezogenen Sitzung der Unfallkommission zu den Unfallhäufungsstellen für das Jahr 2019 (Bericht über die Sitzung vom 30.07.2020)																
Ziele:																
Beratungsfolge: <table border="1" data-bbox="181 801 1382 947"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>09.12.2020</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>13.01.2021</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>13.01.2021</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Haaren</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>21.01.2021</td> <td>Mobilitätsausschuss</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	09.12.2020	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Kenntnisnahme	13.01.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme	13.01.2021	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	Kenntnisnahme	21.01.2021	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit														
09.12.2020	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Kenntnisnahme														
13.01.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme														
13.01.2021	Bezirksvertretung Aachen-Haaren	Kenntnisnahme														
21.01.2021	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme														

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Laurensberg nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Die Bezirksvertretung Haaren nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebenener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebenener Ansatz 20xx ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebenener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebenener Ansatz 20xx ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz / die Klimafolgenanpassung

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:	keine	<input checked="" type="checkbox"/>	positiv	negativ	nicht eindeutig	
Der Effekt auf die CO2-Emissionen ist:	gering		mittel	groß	nicht ermittelbar	<input checked="" type="checkbox"/>

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz	keine	<input checked="" type="checkbox"/>	positiv	negativ	nicht eindeutig	
------------------------------------	-------	-------------------------------------	---------	---------	-----------------	--

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die CO2-Einsparung durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- () gering – unter 80 t / Jahr (0,1% des jährlich Einsparziels)
 () mittel – 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
 () groß – mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die Erhöhung der CO2-Emissionen durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- () gering – unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
 () mittel – 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
 () groß – mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO2-Emissionen erfolgt:

vollständig	überwiegend (50-99%)	teilweise (1-49%)	nicht	nicht bekannt	<input checked="" type="checkbox"/>
-------------	----------------------	-------------------	-------	---------------	-------------------------------------

Erläuterungen:

Sachstandsbericht:

Die Stadt Aachen ist auf der Grundlage der Verwaltungsvorschriften zu § 44 StVO (Straßenverkehrsordnung) in Verbindung mit dem Runderlass des Innenministeriums und des Ministeriums für Bauen und Verkehr – III B 3 75 – 05/2 – v. 25. Juni 2017 zur Bildung einer Unfallkommission verpflichtet. Neben den ständigen Mitgliedern (Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger, Polizei) werden regelmäßig die städtischen Verkehrsplaner, die Bezirksregierung als obere Aufsichtsbehörde und die ASEAG an den Beratungen beteiligt. Falls erforderlich werden auch weitere Fachleute einbezogen.

Die Unfallkommission identifiziert Unfallhäufungsstellen im Stadtgebiet Aachen, die sich bei der einjährigen Betrachtung erlasskonform in Abhängigkeit von der täglichen Verkehrsbelastung der jeweiligen Straße und der dazu festgelegten Anzahl der Unfälle gleichen Typs (z.B. Abbiegeunfällen) ergeben.

Daneben ergeben sich Unfallhäufungsstellen über einen Zeitraum von drei Jahren betrachtet, aus Unfällen ungleichen Typs, sofern es sich um Unfälle der Kategorie 1 und 2 (Unfälle mit Toten und Schwerverletzten) und/oder um Unfälle der Kategorie 1-3 (Unfälle mit Toten, Schwerverletzten und Leichtverletzten) unter Beteiligung von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen handelt.

Die Unfallkommission untersucht die Unfälle mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen zu erhöhen und damit Verkehrsunfälle zu verhindern.

Jährlich wird die Wirksamkeit der vereinbarten und umgesetzten Maßnahmen überprüft. Abhängig von der jeweiligen Entwicklung wird über eine Vorjahresunfallhäufungsstelle auch erneut beraten.

Die Verwaltung hat zugesagt, laufend über die Sitzungen der Unfallkommission zu berichten.

Am 30.07.2020 hat die zweite anlassbezogene Sitzung der Unfallkommission für das Jahr 2019 stattgefunden. Die Polizei hat im Vorfeld der Sitzung entsprechend dem Runderlass grundsätzliche Unfallhäufungsstellen festgelegt.

Die nachfolgend aufgeführten Unfallhäufungsstellen wurden in der Sitzung beraten:

56/3/19 Habsburgerallee Nr. 3 bis Kreuzung Hohenstaufenallee

Innerhalb der Jahre 2017 bis 2019 haben sich insgesamt fünf Unfälle unter Beteiligung von Radfahrer*innen ereignet. Zwei Unfälle sind auf Rotlichtverstöße zurückzuführen. Ein Unfall hat sich zwischen einem rechts abbiegenden LKW und einem Radfahrenden ereignet.

Zwei Unfälle haben sich auf Höhe der Zufahrt zum Tankstellengelände in der Habsburgerallee ereignet, wo die Radfahrer*innen auf die Nebenanlage auffahren dürfen. Aufgrund der individuellen

Unfallursachen, die meist nicht im Verkehrsraum sondern im Fehlverhalten eines Beteiligten begründet sind, sind konkrete Verkehrssicherheitsmaßnahmen nicht ersichtlich.

Beschluss der Unfallkommission:

Es werden keine Maßnahmen beschlossen, die Unfallhäufungsstelle wird beobachtet.

77/3/07-19 (116/3/07-19) Adalbertsteinweg / Elsassstraße / Sedanstraße

Zwischen 2017 und 2019 haben sich insgesamt zwölf Unfälle im Knoten ereignet. Bei allen Unfällen waren Fußgänger*innen oder Radfahrer*innen beteiligt. In der Vergangenheit wurde die Unfallhäufungsstelle bereits von der Unfallkommission am 15.02.2018, 31.12.2018 und 14.11.2019 beraten. Seinerzeit wurde beschlossen, mögliche Signalzeitenanpassungen zu prüfen. Andere Maßnahmen wurden aufgrund der individuellen Unfallursachen und unterschiedlichen Positionen im Knoten bisher nicht getroffen. Zudem hatten sich mehrere Unfälle im Bereich einer mittlerweile abgeschlossenen Baustelle ereignet. Auffällig waren Unfälle im Bereich der östlichen Fußgängerfurt über den Adalbertsteinweg unter Beteiligung von Fußgänger*innen.

Die seinerzeit beschlossene Prüfung der Grünzeiten für die Fußgänger*innen ist mit dem Ergebnis geendet, dass eine Veränderung aufgrund der Auswirkung auf die Leistungsfähigkeit nicht möglich ist. Da es sich immer um Rotlichtmissachtungen der Fußgänger*innen gehandelt hat, wurden keine weiteren Maßnahmen beschlossen.

Weiterhin wurde diskutiert, die Fußgängerfurt über die Sedanstraße näher an die Radfahrfurt entlang des Adalbertsteinwegs zu legen. Es wurde vermutet, dass Fahrzeugführer, die die Radverkehrsanlage beim Einbiegen in die Sedanstraße bereits gequert haben, aufgrund der fehlenden räumlichen Nähe der Fußgängerfurt nicht mehr mit querenden Fußgänger*innen rechnen. Da sich an dieser Stelle aber nur ein Unfall ereignet hat, wird dieser Bereich zunächst beobachtet.

Beschluss der Unfallkommission:

Es werden keine Maßnahmen beschlossen, die Unfallhäufungsstelle wird beobachtet.

96/3/17-19 Schillerstraße / Goethestraße

Es handelt sich um eine dreijährige Betrachtung. Innerhalb der Jahre 2017 bis 2019 haben sich sechs Unfälle ereignet. Zwei Unfälle haben sich beim Ausfahren aus dem westlichen Teil der Schillerstraße in die Goethestraße ereignet. Aufgrund des Straßenverlaufs sind die Sichtbeziehungen nach links durch ein Gebäude eingeschränkt. Daher wurde ein VZ 206 StVO angeordnet, so dass der Ausfahrende an der Haltlinie stoppen muss. In einer vorherigen Sitzung der Unfallkommission wurden Kontrollen durch die Polizei vereinbart. Ergebnisse hierzu liegen noch nicht vor. Die Polizei wird in einer Verkehrsbesprechung berichten.

Die restlichen Unfälle sind überwiegend im individuellen Fehlverhalten der Unfallbeteiligten begründet (z.B. Radfahrerin stürzt bei Alleinunfall, zwei Radfahrer verhaken sich beim Bremsen vor STOP-

Schild, Radfahlerin bremst trotz Vorfahrt an Kreuzung stark ab und nachfolgender PKW fährt auf). Eine Vermeidung durch Maßnahmen im Verkehrsraum ist nicht ersichtlich. Zwei Unfälle aus der untergeordneten Schillerstraße aus Richtung Hohenstaufenallee sind auf mangelhafte Sicht auf den von links ankommenden bevorrechtigten Verkehr zurückzuführen. Durch die Bebauung können Sichtdreiecke jedoch nicht verbessert werden. Eine Verbesserung der Sichtbeziehungen wäre evtl. durch den Vorbau des südwestlichen Gehwegkopfes und die damit verbundene Verlegung der Fahrbahnrandmarkierung über die nordwestliche Einmündung Schillerstraße möglich. Hierzu müsste auch die dahinter liegende Bushaltestelle angepasst werden. Im Rahmen des barrierefreien Umbaus der Haltestellen könnte diese Überlegung aufgegriffen werden. Die Teilnehmer*innen vereinbaren, dass innerhalb dieses Projektes diese Haltestelle prioritär behandelt werden soll. Da es sich aber nicht um eine Unfallhäufungsstelle handelt (nur zwei Unfälle gleicher Art und Bewegungsrichtung), wird dies nicht als Maßnahme der Unfallkommission beschlossen.

Beschluss der Unfallkommission:

Es werden keine Maßnahmen beschlossen. FB 61/300 prüft, inwieweit der Vorbau des südwestlichen Gehweges zusammen mit der Bushaltestelle aus dem Programm Barrierefreier Ausbau an Haltestellen umgesetzt werden kann.

98/3/17-19 Goethestraße / Aachener-und-Münchener-Allee / Limburger Straße / Hermann-Löns-Allee

Die Unfallhäufungsstelle wurde bereits in der Unfallkommissionssitzung am 12.04.2018 behandelt. Bis zu diesem

Zeitpunkt hatten sich fünf Unfälle ereignet, bei denen Radfahrer*innen ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer*innen gestürzt sind. Daher wurde eine Griffigkeitsprüfung beschlossen. Die Ergebnisse liegen bisher nicht vor.

Zwischenzeitlich haben sich zwei weitere Unfälle gleicher Art ereignet.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt, dass eine Griffigkeitsprüfung durch E18 durchzuführen ist. Die im Nachgang zur Unfallkommission durchgeführte Griffigkeitsprüfung hat mittlerweile ergeben, dass eine Flächenfräsung im gesamten Kreisverkehr erforderlich ist und diese in den nächsten Ferienzeiten durch eine Fachfirma vorgenommen wird.

99/3/17-19 Oppenhoffallee / Viktoriaallee

Auch diese Unfallhäufungsstelle wurde bereits in den Sitzungen der Unfallkommission am 15.02.2018 und 13.02.2020 beraten. Aufgrund der unterschiedlichsten Unfallursachen wurde beschlossen, keine Maßnahmen zu ergreifen, die Unfallhäufungsstelle aber weiter zu beobachten. Nach der letzten Beratung am 13.02.20 hat sich noch ein Unfall unter Alkoholeinwirkung ereignet. Ein alkoholisierte Radfahrer wurde von einem PKW überholt. Dieser hat dann unmittelbar vor dem Radfahrer gebremst,

so dass es zu einem Auffahrunfall kam. Der PKW ist anschließend geflüchtet. Auch hier sind keine Maßnahmen ersichtlich, die diesen Unfall hätten verhindern können.

Beschluss der Unfallkommission:

Es werden keine Maßnahmen beschlossen, die Unfallhäufungsstelle wird weiter beobachtet.

101/3/11-19 Boxgraben / Hubertusstraße / Weberstraße / Mariabrunnstraße

Innerhalb der Jahre 2017 und 2019 haben sich fünf Unfälle ereignet, von denen drei Unfälle, die sich bis zum 14.04.2018 ereignet hatten, bereits in der Unfallkommissionssitzung am 14.11.2019 behandelt wurden. Die Unfallursachen sind vielfältig und wurden überwiegend durch individuelles Fehlverhalten eines Beteiligten (zweimal unerlaubtes Linksabbiegen trotz vorhandener VZ 209-30, einmal war der Rollstuhlfahrer betrunken, einmal wurde ein zu Fuß Gehender beim Zurücksetzen in eine Parkbucht erfasst, einmal wurde ein Radfahrender beim Ausparken erfasst) verursacht. Die Unfälle hätten durch Maßnahmen im örtlichen Verkehrsraum nicht verhindert werden können. Nach der letzten Beratung am 14.11.19 hat sich noch ein Unfall durch verbotswidriges Linkseinbiegen in die Mariabrunnstraße ereignet. Hier wurden bereits verschiedene beschilderungs- und markierungstechnische Maßnahmen ergriffen und umgesetzt. Da sich nur noch ein Unfall dieser Art ereignet hat, werden bauliche Maßnahmen, wie z.B. eine bauliche Mitteltrennung, die eine erhebliche Verschlechterung der Erschließung des Parkhauses und der Anlieferung des Luisenhospitals zur Folge hätte, als unverhältnismäßig bewertet.

Beschluss der Unfallkommission:

Es werden keine Maßnahmen beschlossen, die Unfallhäufungsstelle wird beobachtet.

108/3/11-19 Siegelallee / Monschauer Straße / Robert-Schuman-Straße

In den Jahren 2017 bis 2019 haben sich fünf Unfälle ereignet. Die Unfälle 1 bis 4 wurden von der Unfallkommission bereits in den Sitzungen am 21.06.2018 und 14.11.2019 beraten. Unfall 5 hat sich nach der Behandlung am 14.11.19 ereignet. Ein nach links in die Robert-Schuman-Straße abbiegender PKW hat den bei Grün über die Furt der Lichtsignalanlage querenden zu Fuß Gehenden übersehen.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beauftragt die Verwaltung, die Lichtsignalanlage hinsichtlich einer Verbesserung für Fußgänger*innen zu überprüfen.

57/3/19 Franzstraße HsNr. 13-19

An dieser dreijährigen Unfallhäufungsstelle haben sich insgesamt fünf Unfälle aus sehr individuellen Gründen ereignet. Fußgänger*innen sind beim ungeordneten Queren der Franzstraße außerhalb der vorhandenen sicheren Querungsstellen (Lichtsignalanlage und Mittelinsel) erfasst worden und Kraftfahrer*innen haben sich über bestehende Fahrstreifenmarkierungen (Z. 295) hinweggesetzt. Die Unfallursachen liegen nicht an Mängeln im dortigen Verkehrsraum.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt, aufgrund der Vielfältigkeit der Unfallursachen keine Maßnahmen zu ergreifen, sondern die verkehrliche Entwicklung weiter zu beobachten.

67/1/19 Pariser Ring / Forckenbeckstraße / Kullenhofstraße (1-jährig)

78/3/15-19 Pariser Ring / Valkenburger Straße / Forckenbeckstraße (3-jährig)

Die Teilnehmer*innen vereinbarten wegen der artgleichen Unfälle beide Unfallhäufungsstellen gemeinsam zu behandeln. Die in den Sitzungen der Unfallkommission am 15.02.2018, 12.04.2018 und 13.12.2018 beschlossenen Leitschwellen und Leitboys zum Schutz der Radfahrer*innen im Begegnungsverkehr vor der Einmündung Forckenbeckstraße wurden am 18.04.2019 montiert und die Markierung am gleichen Tage aufgetragen. Danach geschah dort nur noch 1 Unfall.

In der Rampe aus dem Pariser Ring wurden die von der Unfallkommission am 12.04.18 beschlossenen VZ 1000-32 am 18.05.2018 über den STOP-Schildern angebracht. Danach ereigneten sich dort weitere fünf gleichartige Unfälle, weil die Autofahrer*innen beim Einfahren aus der Rampe in das Oval das Haltegebot nicht beachten und beim Rechtsabbiegen die von links kommenden Radfahrer*innen trotz guter Sicht nicht wahrnehmen. Die Fahrstreifen können wegen der benötigten Schleppkurven nicht weiter eingeengt werden. Die Sicht auf beide STOP-Schilder ist optimal, die Autofahrer*innen missachten bewusst das Haltegebot. Aus diesem Grund kommt nur noch eine bauliche Lösung (Aufpflasterungen) als wirksame Unterstützung des bestehenden STOP in Betracht. Es sollen zwei 2 Varianten von Aufpflasterungen (eine nur in Tiefe des Grünstreifens zwischen Fußgängerfurt und Radfahrstreifen, die andere einschließlich der gesamten Tiefe der Fußgängerfurt) entwickelt und in der Verkehrsbesprechung beraten werden. Das Ergebnis ist mit der Uniklinik wegen der Auswirkung auf die dort fahrenden Rettungseinsätze mit Patienten abzustimmen.

Wegen der dann vermutlich erst im Frühjahr 2021 baulich zu realisierenden Aufpflasterungen wird als Sofortmaßnahme entschieden, über den beiden STOP-Schildern und Z. 1000-32 jeweils Gelbblinker mit Streuscheiben „Fahrrad von links“ anzubringen sowie auf der Fahrbahn der Rampe ein Z. 206 mit darüber liegendem modifizierten Z. 1000-32 „Fahrrad von links“ dreifarbig zu markieren.

Es wird auf die neue technische Möglichkeit einer Thermo-Cam hingewiesen, die Radfahrer*innen z.B. auf dem Oval 50m vor der Rampe Pariser Ring erfassen können, eine dann in der Rampenausfahrt zu errichtende Signalanlage könnte zeitnah auf Rot schalten, um die ankommenden Radfahrer*innen sicher queren zu lassen. Um die Weiterverfolgung dieser Technik wird gebeten.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt inhaltsgleich für beide Unfallhäufungsstellen, als Sofortmaßnahme in der Rampe Pariser Ring vor der Haltlinie ein Z. 206 und darüber ein modifiziertes Z. 1000-32 „Fahrrad von links“ als dreifarbiges Bodenmarkierung auf den Asphalt aufzutragen. Die Markierungen sind so tief zu legen, dass darüber die Ergänzung einer baulichen Rampe in einer der beiden zu entwickelnden Varianten möglich bleibt. Weiterhin sind über beiden Z.1000-32 an den vorhandenen Schildermasten jeweils Gelbblinker mit Fahrradsymbolen von links kommend zu ergänzen. Die Rampen-Varianten sind mit Vertreter*innen der Uniklinik abzustimmen. Die technische Möglichkeit einer Thermo-Cam soll weiter verfolgt werden.

79/9/107-19 Seilgraben / Neupforte

Die dreijährige Betrachtung der Unfallhäufungsstelle hat elf Unfälle ergeben, die letztmalig in der Sitzung der Unfallkommission am 13.2.2020 behandelt wurden. Im August und Oktober 2018 wurde die Radverkehrsanlage rot eingefärbt und Radfahr-Piktogramme darin aufgebracht. Danach haben sich noch drei Unfälle ereignet (ein Alleinunfall eines gestürzten Radfahrers, eine unerlaubte Spitzkehre im Ampelstauraum Hirschgraben und ein rechts abbiegender PKW zum Parkhaus, der einen parallel Radfahrenden erfasste). Während die ersten beiden Unfälle durch Maßnahmen im Straßenraum nicht hätten vermieden werden können, bietet sich beim 3. Unfall die Verlängerung der bereits über die Einmündung Neupforte vorhandene Roteinfärbung der Radfahrfurt auch über die Parkhausausfahrt hinweg an.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt, die vorhandene Roteinfärbung des Radfahrstreifens in Richtung Bushof über die Fußgängerfurt hinaus bis hinter die Parkhausausfahrt zu verlängern und dort auch dreifarbiges VZ 237 aufzutragen.

84/3/16-19 Seilgraben zwischen Komphausbadstraße und Großkölnstraße

Hier haben sich in drei Jahren acht Unfälle ereignet. Die von der Unfallkommission am 12.04.2018 beschlossene Roteinfärbung der Radfahrfurt über die Einmündung Komphausbadstraße erfolgte am 30.05.2018. Danach geschahen noch zwei Unfälle.

Bei einem Unfall wollte im rechten Fahrstreifen bei zähfließendem Verkehr ein Beifahrer aussteigen und der rechts vorbeifahrende Radfahrer fuhr in die sich öffnende Beifahrertüre; bei dem anderen Unfall erfasste ein Linksabbiegender trotz guter Sichtverhältnisse einen entgegenkommenden Radfahrenden. Beide Unfallursachen sind nicht mit Defiziten im Straßenraum zu erklären.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt keine weiteren Maßnahmen. Die verkehrliche Entwicklung ist weiter zu beobachten.

88/3/02-19 Vaalser Straße / Kronenberg B 1

In der 3-jährigen Betrachtung sind acht Unfälle geschehen. Die von der Unfallkommission am 21.06.2018 beschlossene Auffrischung der Markierung in der Ausfahrt Weststraße ist am 06.09.18 erfolgt. Bezüglich der Situation stadteinwärts in der Einmündung Kronenberg hat die Verkehrsbesprechung als Unfallkommission in ihrer Sitzung am 23.7.2020 die Umgestaltung des Ampelstauraumes Vaalser Straße mit einem Verschwenken des Radfahrangebotes bereits vor der Ampel in die Fahrbahn unter Einengung der anderen Fahrstreifen sowie des Gehweges beschlossen. Hierdurch werden die Radfahrer*innen neben dem Individualverkehr über die Einmündung geführt und sind somit den rechts abbiegenden Autofahrenden präsenter. Die Wirkung der vereinbarten Umgestaltung bleibt abzuwarten.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission verweist auf ihre in der Sitzung am 23.07.2020 beschlossene Umgestaltung des Ampelstauraums Vaalser Straße und beschließt, die weitere verkehrliche Entwicklung zu beobachten.

89/3/11-19 Seffenter Weg / Mies-van-der-Rohe-Straße

An der dreijährigen Unfallhäufungsstelle wurden insgesamt acht Unfälle erfasst. Bezüglich der in der Sitzung der Unfallkommission am 12.04.2018 beschlossenen Prüfung der Entfernung des Rotpflasters hat die Verkehrsbesprechung am 23.07.2020 als Unfallkommission beschlossen, das Rotpflaster nicht auf der ganzen Länge sondern nur auf einer Länge von 20 m beiderseits der Straßeneinmündungen herauszunehmen.

Nach der letzten Beratung in der Unfallkommission in 2018 sind weitere fünf Verkehrsunfälle geschehen. Hierbei wurde zweimal ein zu Fuß Gehender, der vor einem stadtauswärts haltenden Linienbus die Fahrbahn querte, von einem am Bus vorbeifahrenden Auto erfasst. Hier wird vereinbart, für diese stadtauswärtige Bushaltestelle die Betätigung der Warnblinkanlage gemäß § 16 Abs.2 StVO anzuordnen. Zwei weitere Unfälle geschahen zwischen rechts abbiegenden KFZ aus dem oberen Seffenter Weg in die Mies-van-der-Rohe-Straße und geradeaus auf der Nebenanlage ankommenden Radfahrer*innen.

Hier ist die Entwicklung nach der Entfernung des Rotpflasters und der damit verbundenen Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn abzuwarten.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt, für die stadtauswärtige Bushaltestelle „Mies-van-der-Rohe-Straße“ im Seffenter Weg die Betätigung der Warnblinkanlage gemäß § 16 Abs.2 StVO anzuordnen. Im Übrigen bleibt die Umsetzung der gefassten Beschlüsse der Unfallkommission vom 23.7.2020 und deren Wirkung abzuwarten.

123/3/18-19 Krefelder Straße B 57 / Strangenhäuschen

An der Unfallhäufungsstelle haben sich insgesamt drei Verkehrsunfälle ereignet, die nicht in Defiziten an der Örtlichkeit begründet sind. Gleichwohl wurde festgestellt, dass der Belag der Fahrbahn und die dortigen Markierungen verbessert werden könnte. Die Fahrbahn liegt in der Straßenbaulast von Straßen.NRW.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt, keine Maßnahmen zu ergreifen.

Der Straßenbaulastträger Straßen.NRW wird darüber informiert, den Belag der Fahrbahn zu überprüfen und die

Markierungen im Kreuzungsbereich aufzufrischen bzw. neu zu markieren.

55/3/09-19 Jülicher Straße / Heinrich-Hollands-Straße

Die Unfallhäufungsstelle ist erstmalig aufgetreten. Einer der insgesamt fünf Unfälle hat sich in der benachbarten Ausfahrt Mc Donalds ereignet. Da die Unfälle keine Gleichmäßigkeit aufweisen, sind keine Maßnahmen im Straßenraum erkennbar, durch die die Unfälle hätten vermieden werden können.

Beschluss der Unfallkommission:

Es werden keine Maßnahmen beschlossen, die Unfallhäufungsstelle wird beobachtet.

106/3/17-19 Wüllnerstraße / Marienbongard / Malteserstraße

Die Unfallhäufungsstelle wurde bereits in der Sitzung der Unfallkommission am 14.11.2019 behandelt. Seitdem hat sich dort nur noch ein Verkehrsunfall ereignet, der aber nicht mit den bisherigen Unfällen im Zusammenhang steht. Der Radverkehr aus Richtung Templergaben wird über einen Radweg in den Kreuzungsbereich Wüllnerstraße / Malteserstraße geführt und ist dort dem Individualverkehr untergeordnet. Die Regelung wird durch das VZ 205 (Vorfahrt gewähren) verdeutlicht. Die dort vorhandenen Furtmarkierungen sind nicht zulässig und müssen entfernt werden.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt neben der Entfernung der Furtmarkierung keine weiteren Maßnahmen.

94/3/01-19 Krefelder Straße / Passstraße / Merowingerstraße B 57

Die Unfallhäufungsstelle wurde schon in den Sitzungen der Unfallkommission am 13.12.2018 und 14.11.2019 thematisiert. In beiden Sitzungen wurden keine Maßnahmen beschlossen sondern vereinbart, die Entwicklung abzuwarten. Nach der Sitzung vom 14.11.2019 hat sich dort noch ein

Verkehrsunfall ereignet, der nicht vergleichbar ist mit den bisherigen Verkehrsunfällen (Linksabbiegerin aus der Passstraße erfasst entgegenkommenden Radfahrer aus der Merowingerstraße).

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt unter Berücksichtigung des jüngsten Verkehrsunfalles keine weiteren Maßnahmen an der Örtlichkeit. Die Situation wird aber weiterhin beobachtet.

93/3/07-19 Krefelder Straße B 57 / Prager Ring / Eulersweg

Die Unfallhäufungsstelle ist bereits mehrmals in den Sitzungen der Unfallkommission besprochen worden. In der Unfallkommission am 12.04.2018 wurden keine Maßnahmen beschlossen, da hier ein sehr gestreutes Unfallbild bei hoher Verkehrsbelastung vorlag. Am 13.12.2018 wurde wegen fünf gleichartiger Unfälle eine Roteinfärbung der Radfahrfurt beschlossen. Diese Roteinfärbung wurde am 27.05.2019 umgesetzt.

In der Sitzung der Unfallkommission am 14.03.2019 wurde weitergehend beschlossen, einen Gelbblinker zur Aufmerksamkeit auf die dort querenden Fußgänger*innen/Radfahrer*innen über die Krefelder Straße an der nordöstlichen Furt anzubringen. Diese Maßnahme wurde am 06.09.2019 umgesetzt.

In der Sitzung der Unfallkommission am 14.11.2019 wurde beschlossen, die Wirkung der Roteinfärbungen abzuwarten und keine weiteren Maßnahmen zu ergreifen. Es haben sich dort keine weiteren Verkehrsunfälle ereignet, so dass die bisherigen Maßnahmen ihre Wirkung entfalten.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt keine weiteren Maßnahmen zu ergreifen, weil sich nach Umsetzung der bisherigen Maßnahmen keine weiteren Unfälle mehr ereignet haben.

85/3/05-19 Turmstraße / Pontwall / Wüllnerstraße B 1

Im Betrachtungszeitraum von drei Jahren haben sich insgesamt neun Verkehrsunfälle ereignet. Diese Verkehrsunfälle wurden bereits in den Sitzungen der Unfallkommission am 12.04.2018, 21.06.2018 und 14.11.2019 beraten.

Am 12.04.2018 hat die Unfallkommission beschlossen, die Beleuchtungssituation und eine separate Linksabbiegephase für die Wüllnerstraße in die „kleine“ Turmstraße zu prüfen. Am 21.06.2018 wurden in der Unfallkommission die Ergebnisse der Prüfungen vorgestellt. Die STAWAG wurde beauftragt, die Beleuchtungsdefizite zu beheben. Darüber hinaus wurde eine fehlende Straßenlaterne am 11.10.2018 aufgestellt und Strauchwerk wegen schlechter Gehwegausleuchtung zurückgeschnitten. In der Sitzung der Unfallkommission am 14.11.2019 wurden nochmals verschiedene Prüfaufträge wegen signaltechnischer Verbesserungen oder dem Untersagen des Rechtsabbiegens in die „kleine“ Turmstraße erteilt. Die Prüfung der Ergebnisse in einer Verkehrsbesprechung steht noch aus. Nach

der Behandlung in der Unfallkommission am 14.11.2019 haben sich noch zwei weitere Verkehrsunfälle ereignet, die bisher nicht betrachtet wurden.

Am 30.05.2020 wurde die Signalschaltung dahingehend geändert, dass die zufließenden Fahrzeugverkehre aus der Wüllnerstraße und der kleinen Turmstraße getrennte Grünzeiten haben. Dadurch besteht für den Linksabbieger aus der Wüllnerstraße kein Zeitdruck mehr, kurze Lücken im entgegenkommenden Fahrzeugverkehr zu nutzen und dabei die parallelen Fußgänger*innen zu übersehen. Durch diese Maßnahme ist der in der Sitzung der Unfallkommission am 14.11.19 beschlossene Gelbblinker nicht mehr zwingend notwendig.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt, auf den Gelbblinker zu verzichten. Es wird weiter beschlossen, die Radfahrfurt über die Kreuzung rot einzufärben. Die weitere Entwicklung wird beobachtet.

In Ergänzung zur Sitzung der Unfallkommission vom 13.02.2020 wurde der folgende Punkt nochmals beraten:

4/3/19 Auf der Hüls / Charlottenburger Allee Kreisverkehr

Die Unfallkommission hat in der Sitzung am 13.02.2020 beschlossen, infolge des tödlichen Radfahrunfalls im Jahr 2019 den Radverkehr in der Kreisfahrbahn unterzuordnen. Auf den für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen vor den Furten wurden die Verkehrszeichen 205 aufgestellt. Ergänzend dazu sind ebenfalls die noch vorhandenen Furtmarkierungen zu entfernen.

Die Grüne-Bezirksfraktion Haaren fordert mit Antrag vom 09.06.2020 verkehrssichernde Maßnahmen für Radfahrer*innen im Kreisverkehr, indem z.B. entlang des Kreisverkehrs auf den Nebenanlagen eine Radverkehrsführung markiert wird, die mit rot eingefärbten Furten über die einmündenden Nebenstraßen den Vorrang der querenden Radfahrer*innen verdeutlicht.

Diese Regelung ist an Kreisverkehren außerhalb bebauter Gebiete gemäß Vwv VI. zu Zeichen 215 StVO nicht zulässig.

Beschluss der Unfallkommission:

Die Unfallkommission beschließt, ergänzend zur Aufstellung der Verkehrszeichen 205 die vorhandenen Furtmarkierungen wegen rechtlicher Unzulässigkeit zu entfernen.

Hinweis:

Die Verwaltung hat sich mit der rechtlichen Thematik noch einmal intensiv befasst und eine Lösungsmöglichkeit erarbeitet, die in den Sitzungen der Unfallkommission am 03.09.2020 sowie am 29.10.2020 erneut beraten und beschlossen wurden. Die Verwaltung wird hierzu in der Bezirksvertretung Aachen-Haaren gesondert berichten.

Fazit:

Der Beschluss der Unfallkommission ist für alle Beteiligten bindend. Das bedeutet, dass die Maßnahmen schnellstmöglich verkehrsrechtlich angeordnet und zeitnah umgesetzt werden sollen. Witterungsbedingte Verzögerungen können allerdings nicht ausgeschlossen werden. Darüber hinaus sind die beschlossenen Planungsaufträge in die Wege zu leiten.